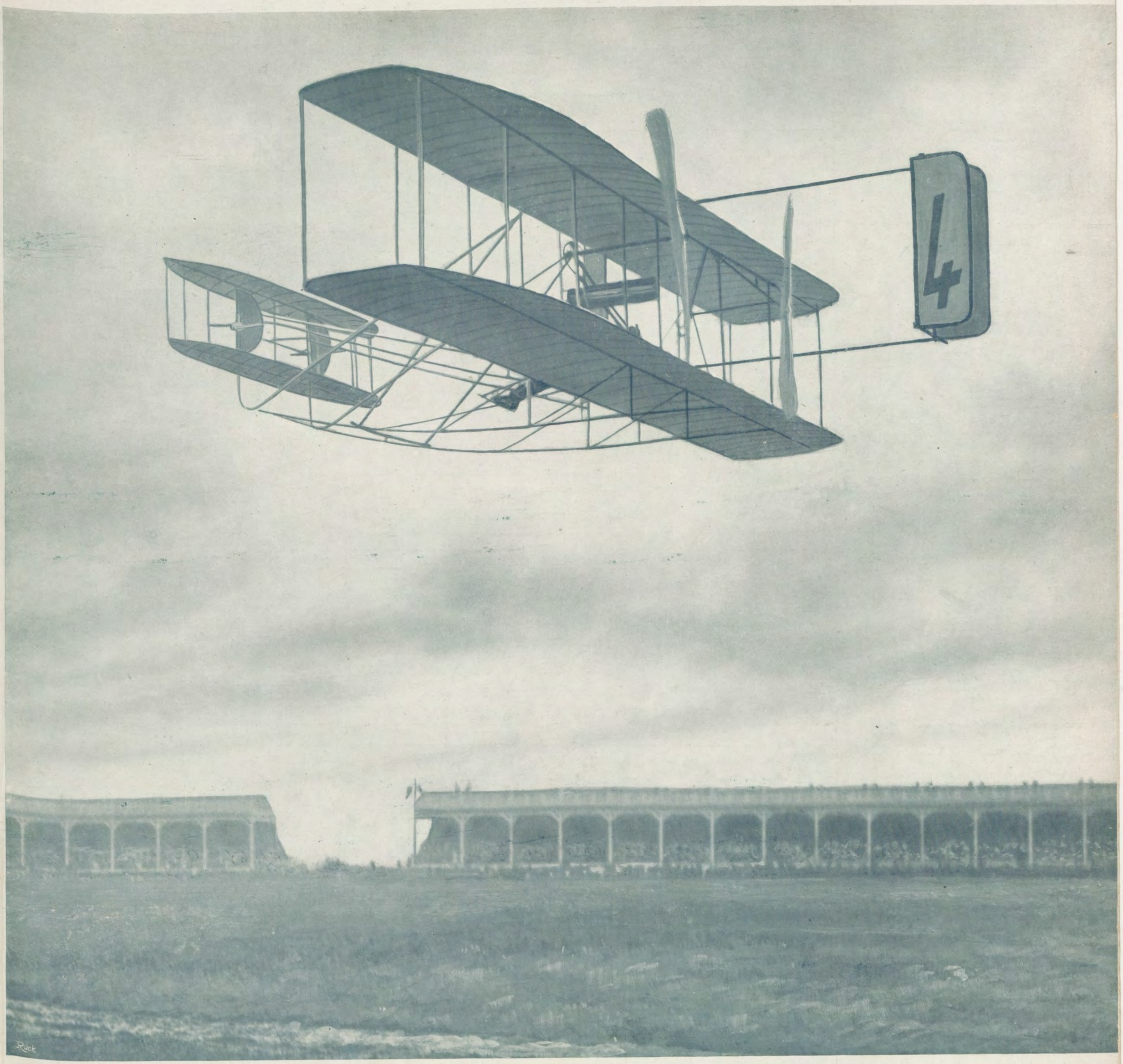
12e Année. N° 571 Le Numéro : 50 centimes. (Étranger : 60 centimes.) 28 Août 1909 ⌀ Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR

LA GRANDE SEMAINE D'AVIATION DE CHAMPAGNE



ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, aven. des Champs-Elysées et 9, aven. de l'Opéra.

UN VOL DE TISSANDIER

Paul Tissandier a pris la première place dimanche, dans le Prix de la Vitesse, 30 kilomètres en 28 m. 59 s. 1/5.

(Voir pages 145, 146. 14[illegible], 150 et 151.)

Abonn : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

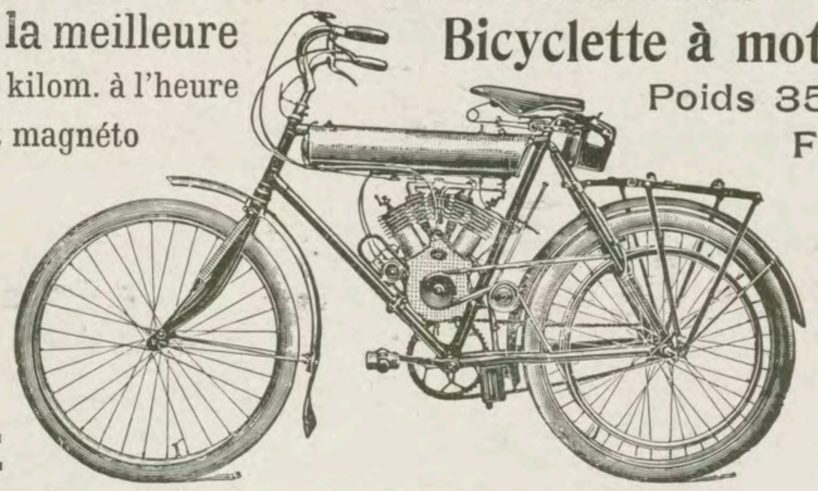
LA MOTO-RÊVE

MEDAILLE D'OR DU TOURING-CLUB DE FRANCE 1908-1909

Reconnue la meilleure
Vitesse 6 à 60 kilom. à l'heure
2 cylindres et magnéto

DOUCE
SIMPLE

GENÈVE



Bicyclette à moteur léger
Poids 35 kgs.
Force 2 HP

ROBUSTE
SILENCIEUSE

SUISSE

DUSAUSOY

EXPERT
4, Boul. des Italiens

ACHAT TRÈS CHER
DE BIJOUX
DIAMANTS
PIERRES FINES

Expertises Gratuites

FLANELLE DE SANTÉ FLAMANDE

Chemise de Sport

9 Fr 90

MARQUE
"LA SALVATRIX"

Les envois sont faits franco de port, à domicile, à partir de 25 fr.
Catalogue et Echantillons gratuits sur demande.

E. V. LEFEBVRE, Fabricant, à BERGUES (Nord)

Le **RICQLÈS**
dissipe les malaises causés par la chaleur

Le **RICQLÈS**
calme la soif
assainit l'eau

C'est le seul véritable
ALCOOL DE MENTHE

La
Bouteille
"MAJIC"
Brevetée S.G.D.G.

Procédé par le vide
Perfectionné

CONSERVE
leur température
aux liquides
CHAUDS
ou
FROIDS

Elle est d'une véritable nécessité pour

Automobile, Voyages
Pêche, Chasse, Yachting
Ascensions, Toilette et
Usages domestiques, &c.

Prix depuis 14f.50 (½-litre)

En vente : : **Établissements**

Paz & Silva

PARIS : : : 55, Rue Sainte-Anne
LYON: 45, Rue de la République
et dans toutes les bonnes maisons

Exiger la marque "Majic"

Envoi gratuit du Catalogue

CYCLES ET MOTOCYCLETTES

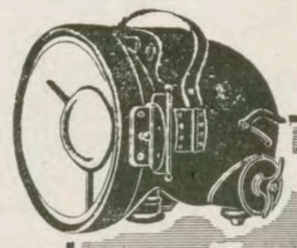
Société "LA FRANÇAISE"

Marque DIAMANT

DUPRÉ, Champion de France 1909

MAGASINS DE VENTE A PARIS

16, Avenue de la Grande-Armée **Tél. 523-58**



Phares

BLÉRIOT

Demander
le Nouveau Catalogue
16, Rue Duret, Paris
DYNAMO "PHI"

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS

PLAQUES LUMIÈRE AUTOCHROMES

POUR CATALOGUES ET
TOUS RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER
À LA SOCIÉTÉ **LUMIÈRE** À LYON-MONPLAISIR

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, ***et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le*** **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***

CYCLISTES, exigez les selles marquées

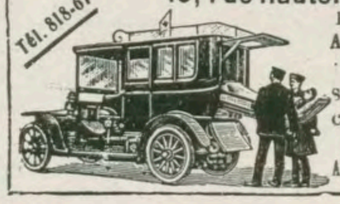
L'INEXTENSIBLE MEILLEURE

Chez tous les Marchands et Commissionnaires

Ce sont les meilleures, elles sont inextensibles

MESDAMES
Les Véritables **CAPSULES**
des **Drs JORET & HOMOLLE**
Régularisent les Epoques et en Evitent les Douleurs.
Le Fl. 4'50 fco. Phie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.

AMBULANCES AUTOMOBILES DUPONT
10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)
Tél. 818-67
Paris - Province - Étranger
APPAREIL de SUSPENSION *"breveté"* évitant toute secousse. — Personnel choisi et expérimenté.
Téléphone 818-67
Adr. télégrap. DUPONFEUIL-PARIS



SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Epoque* BARLET, 112, rue Réaumur
Beauté des Seins, Epilation, Obésité. — *Renseignements gratis*

SAVON DENTIFRICE VIGIER *Le meilleur dentifrice antiseptique* pour l'entretien des Dents, Gencives, Muqueuses, et éviter les accidents de la Bouche. Boîte porcelaine : 3 fr. SAVONS HYGIENIQUES et MEDICAMENTEUX à tous médicaments : S. au beurre de Cacao ; S. Goudron ; S. Naphtal soufré ; S. à Ichtyol ; S. Boraté : S. Sulfureux, etc. PHARMACIE CHARLARD-VIGIER, *12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS.*

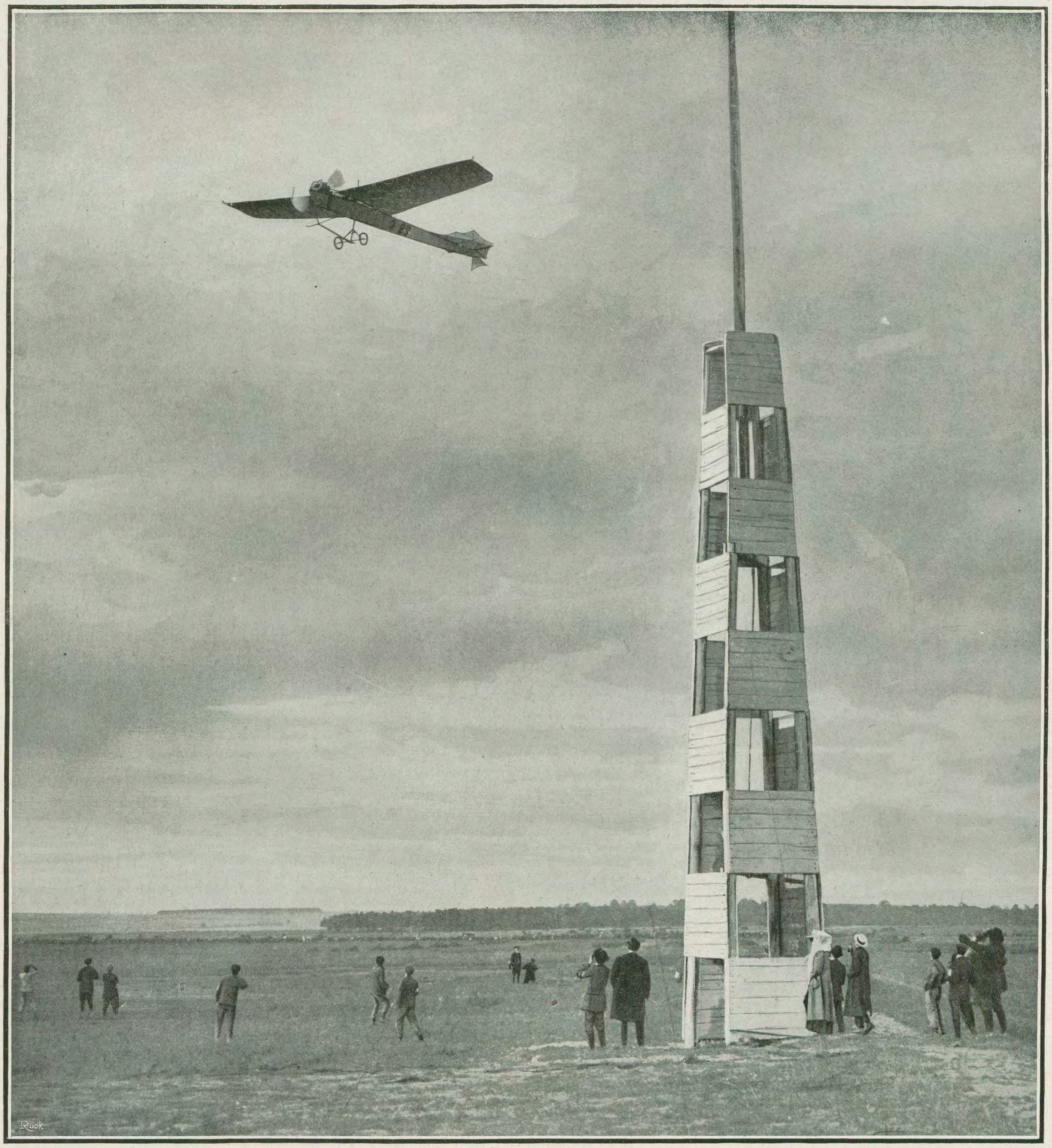
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. august 28th 1909.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

28 Août 1909 — N° 571
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Magasin de vente et d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Service des Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.



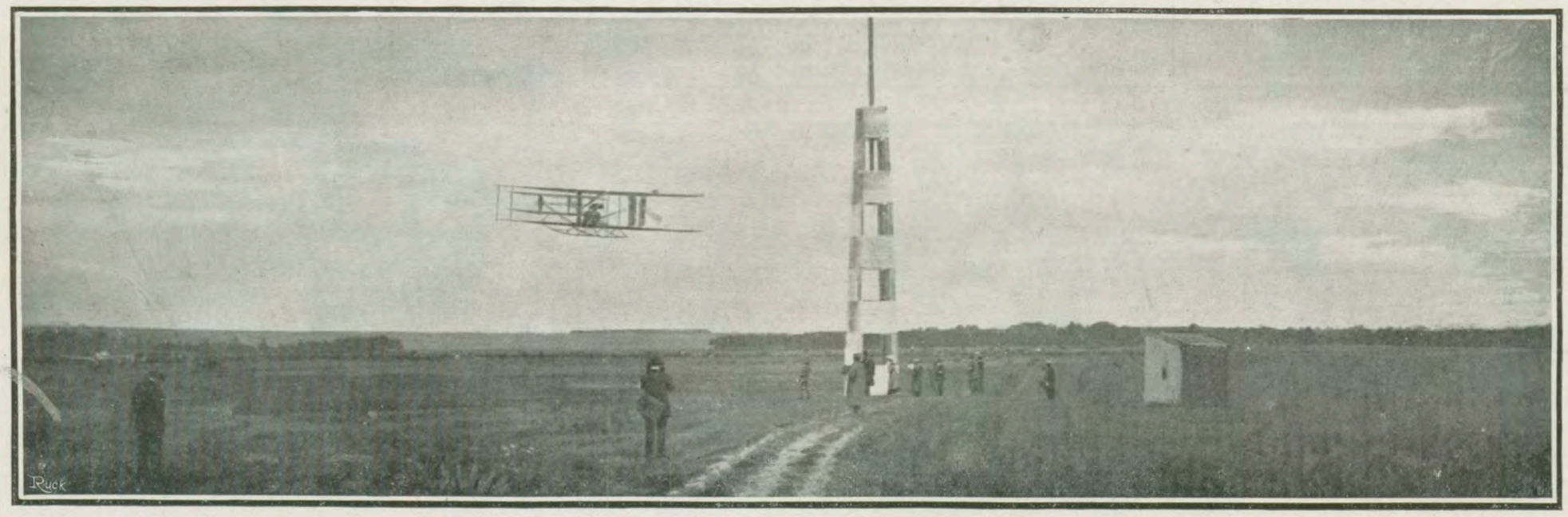
UN VIRAGE DE LATHAM AU PYLONE DU CHAMP DE BÉTHENY

Le meeting de Champagne, commencé dimanche dernier, s'est tout de suite affirmé comme un triomphe pour l'aviation. Tous les concurrents ou presque tous ont fait des vols merveilleux. Notre photographie représente Latham virant autour du pylône dans les éliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett, 20 kilomètres en 18 m. 33 s.

(Voir pages 145, 146, 147 et 150-151.)

LE MOTEUR D'AVIATION

Les qualités que doit avoir un moteur d'aviation — La légèreté quand même — Comment on arrive à construire un moteur de 1 kilogramme par cheval



Paul Tissandier dans le Prix de la Vitesse.

Les appareils Wright se sont merveilleusement comportés dans les premières journées du meeting. Ils ont pris les trois premières places premier jour dans le Prix de la Vitesse avec Tissandier de Lambert et Lefèvre.

Que faut-il entendre par moteur d'aviation? Comment doit être conçu un moteur d'aviation?

Ces deux questions, toutes d'actualité, ont reçu tant de solutions différentes par la multiplicité des types de moteurs adaptés aujourd'hui aux appareils volants, qu'il nous semble nécessaire d'en causer un peu aujourd'hui.

Sans avoir la prétention de les résoudre, nous chercherons seulement à préciser l'idée qu'on se fait d'un moteur destiné à mouvoir un aéroplane, et à fixer rapidement les desiderata qu'on peut exiger *aujourd'hui* d'un tel moteur.

Le moteur ultra-léger

Nous disons intentionnellement : aujourd'hui. Les idées ont en effet quelque peu changé depuis l'origine... c'est-à-dire depuis trois ans qu'il y a des appareils plus lourds que l'air qui volent.

On avait dit et répété sur tous les tons autrefois que, quand on aurait un moteur léger, pesant au plus deux ou trois kilogrammes par cheval, le problème de la direction des ballons serait résolu, et que la conquête de l'air par les aéroplanes s'ensuivrait.

De là est née cette idée trop généralement répandue qu'il fallait chercher, dans un moteur d'aéroplane, la légèreté d'abord, avant et presque à l'exclusion des autres qualités.

Par des artifices mécaniques, on est arrivé ainsi à construire des moteurs extra-légers, donnant une puissance d'un cheval pour deux kilogrammes de poids, et même moins, quand toutefois ils se décidaient à marcher!...

Ne disons pas de mal de ces moteurs : ce sont eux qui permirent les premières envolées.

Mais dès que les aéroplanes furent assez bien construits, et surtout assez bien conduits, on s'aperçut que le moteur, s'il devait n'être pas trop lourd, devait surtout avoir un fonctionnement sûr, plus parfait même qu'un moteur de voiture. La panne légère du moteur n'est qu'un petit ennui pour l'automobiliste; elle est une cause d'arrêt brutal, souvent dangereux pour le planeur.

D'autre part, maintenant où la question de la durée du séjour en l'air se pose sérieusement, on s'aperçoit que l'aviateur doit pouvoir emporter une provision suffisante de combustible, et la question rendement acquiert de ce chef une singulière importance.

Quelles sont donc en résumé les qualités indispensables à un moteur d'aéroplane.

Tout d'abord, une puissance massique suffisante.

Entendons-nous bien : il ne s'agit pas de rechercher la légèreté quand même, mais il est des limites de poids en dessous desquelles un moteur doit se tenir pour prétendre à la propulsion d'un véhicule aérien. Ces limites sont assez larges, nous en reparlerons tout à l'heure.

Vient ensuite la sécurité de fonctionnement.

Inutile de développer cette idée : son évidence s'impose. Mais, par sécurité de fonctionnement, il faut entendre aussi l'automaticité des fonctions vitales. L'aviateur, assez occupé par ses manœuvres de gouvernail ou d'ailerons, ne pourra prêter en cours de route une grande attention à son moteur. Celui-ci devra donc marcher tout seul, obéissant à la seule manette d'admission des gaz. Le moteur de voiture actuel est le prototype, à ce point de vue, du moteur d'aéroplane.

Enfin se place le bon rendement.

Le moteur d'aviation devra être petit mangeur.

La capacité de transport d'un avion est faible, et, si une limousine n'est pas embarrassée de porter ses deux cents litres d'essence s'il le faut, je vois mal le compétiteur de la Coupe Michelin s'accommoder d'un gigantesque réservoir.

La question prix de revient n'intervient encore que faiblement : réservons-la pour l'avenir.

Pour nous résumer, sans entrer dans d'autres détails, les trois vertus cardinales de notre moteur seront donc : 1° légèreté relative; 2° régularité; 3° économie.

Comment on obtient un moteur léger

Prenons un moteur ordinaire, et cherchons comment nous pourrions bien l'alléger sans nuire à son bon fonctionnement. Pourrons-nous supprimer des organes, et, si oui, quels seront-ils? Quels seront ceux que nous nous contenterons d'alléger?

On sait qu'un moteur de 4 cylindres ou de moins de 4 cylindres ne peut fonctionner sans volant. Le couple moteur s'accumule en effet et devient même négatif pendant une partie du cycle : il est donc indispensable que, pendant cette période, un volant vienne fournir l'énergie nécessaire à l'entretien du mouvement. Nous l'avons déjà dit plusieurs fois ici même, nous n'y reviendrons pas.

On ne pourra obtenir la régularité du couple moteur et arriver à se passer de cet auxiliaire pesant qu'en augmentant le nombre des cylindres.

Théoriquement, un 6-cylindre ordinaire peut fonctionner sans volant. Mais son couple est encore trop irrégulier. Aussi, dans les moteurs sans volant, rencontrons-nous généralement au moins 8 cylindres (Antoinette). Le moteur R. E. P. n'a cependant que 7 cylindres et fonctionne très convenablement.

On est allé très loin dans la multiplication des cylindres, on a construit un moteur à... (tenez-vous bien!) 32 cylindres! Il fallait une oreille singulièrement subtile pour percevoir le raté d'allumage du 27e cylindre dont la bougie pouvait être encrassée!...

Voilà à peu près le seul organe que l'on peut supprimer. Un autre cependant n'a pas trouvé grâce auprès du constructeur des Antoinette : MM. Levavasseur a supprimé le carburateur, et avec lui les tuyauteries de gaz, par un ingénieux dispositif de distribution directe de l'essence sur les soupapes. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

Supprimée aussi dans nombre de moteurs la circulation d'eau et ses impédimenta. Supprimée... et rétablie après coup dans quelques-uns.

Un moteur réalise le summum de suppression des organes : c'est le R. E. P., dont nous parlerons plus tard, où l'arbre à cames, par exemple, disparaît, réduit à une came unique.

Les moteurs rotatifs

Dans d'autres moteurs on a, non pas supprimé le volant, mais on a remplacé sa masse inerte par celle des cylindres mêmes du moteur : c'est ainsi qu'ont pris naissance les nombreux représentants de la famille des moteurs dits rotatifs; les cylindres, disposés suivant les rayons d'un cercle, tournent autour du vilebrequin (Gnôme). D'autres simplifications découlent d'ailleurs de ce dispositif, pour la distribution par exemple.

Organes allégés

Nous voilà donc réduits à garder à peu près tous les organes des moteurs ordinaires. Voyons comment on a cherché à les alléger le plus possible.

Le cylindre en fonte, forcément épais, a été remplacé par un cylindre en acier plus résistant et plus léger. La culasse, de forme complexe exigeant un métal fondu, a été parfois coulée en aluminium. La chemise d'eau, en acier ou en cuivre rouge, a été rapportée sur le cylindre, et sertie ou soudée.

On a encore remplacé la fonte par l'acier dans la construction du piston. On avait d'ailleurs déjà marché dans cette voie pour le moteur d'automobile.

Les soupapes commandées, forcément plus lourdes, ont cédé le pas aux soupapes automatiques D'astucieuses combinaisons de soupapes concentriques ont eu pour but un allégement plus grand encore joint à un meilleur refroidissement.

L'allumage, presque partout, a abandonné la magnéto. Des accus très légers, de petite capacité, arrivent à peser moins, et leur usage pendant un temps limité est assez satisfaisant.

Le bâti et le vilebrequin ont été réduits par l'accouplement des cylindres par paires, suivant un angle plus ou moins ouvert.

Enfin, tous les organes, bielles, axes de piston, ont été creusés, grattés, débarrassés de toutes leurs parties qui n'étaient pas absolument indispensables.

Ainsi dégraissé le moteur est devenu plus léger, très léger même, puisqu'on est arrivé à construire et à faire fonctionner des moteurs pesant *un kilogramme* par cheval!

H. Petit.

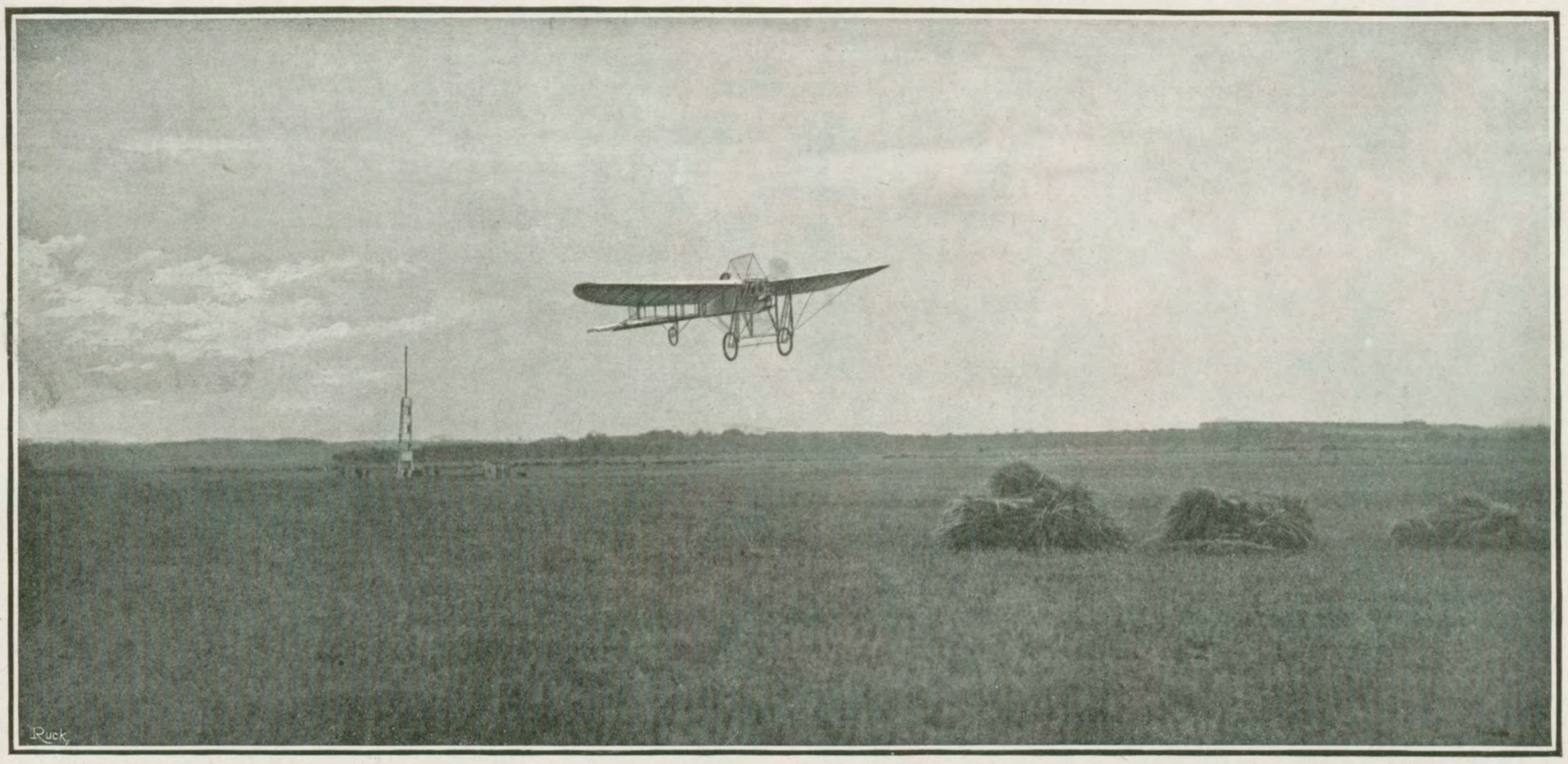
L'ACCIDENT DE MAISONS-LAFFITTE

Le *Bayard-Clément* s'abat dans la Seine.

Après une sortie d'essai, le dirigeable Bayard-Clément, *muni de fortes toiles Continental qui venait d'être vendu à la Russie, est tombé lundi dernier dans la Seine, à Maisons-Laffitte. Les passagers furent sains et saufs, et les ouvriers de la maison Clément, accourus aussitôt, dégonflèrent l'aéronat et le chargèrent sur un chaland, pour le ramener à l'usine.*

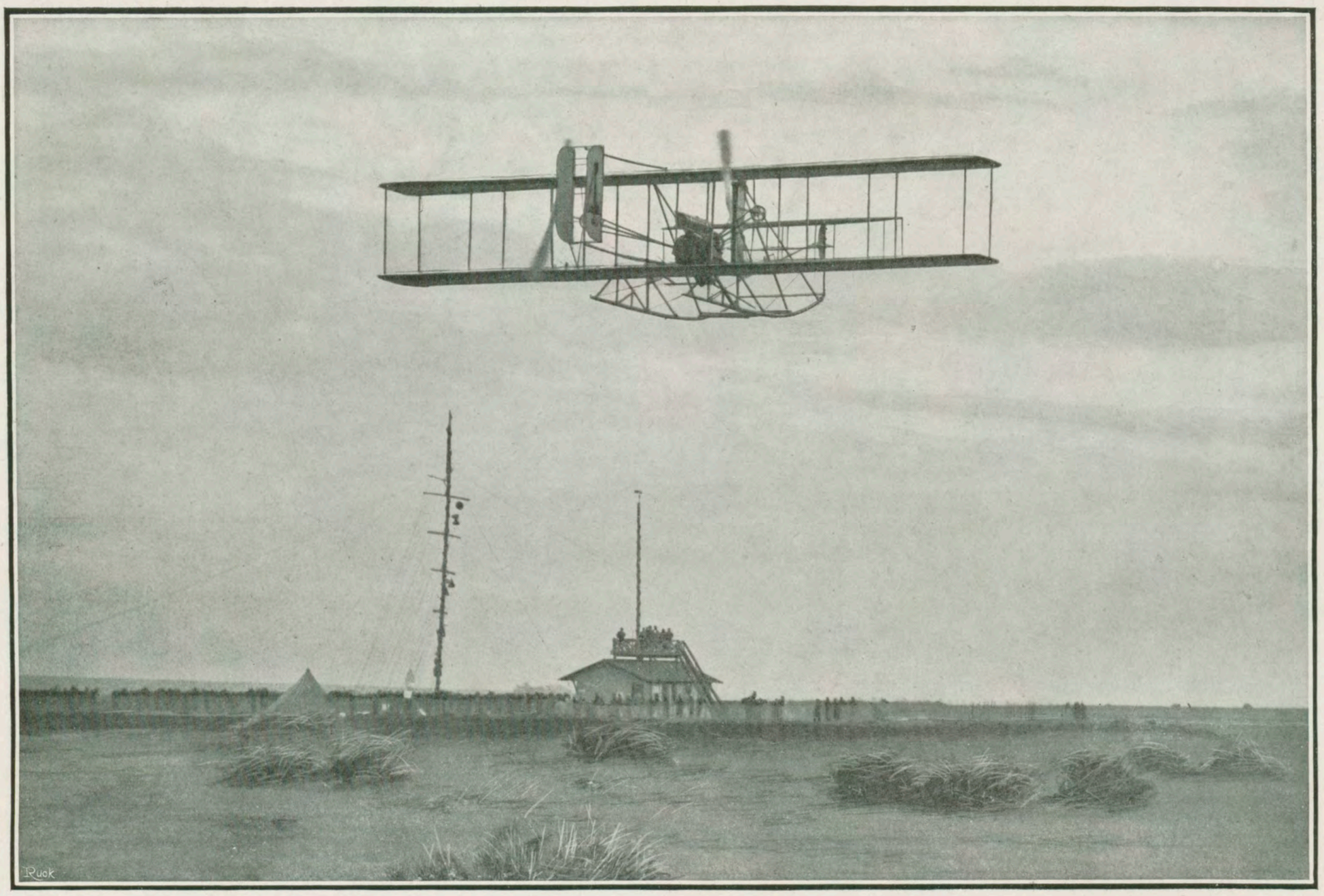
(Photographies de nos envoyés spéciaux).

LA GRANDE SEMAINE DE CHAMPAGNE



Blériot et les meules de foin.

Dans un de ses premiers vols, Blériot, voulant atterrir, vint heurter une meule de foin dont on s'explique mal la présence sur la piste. Tout le foin fut dispersé en un instant et l'hélice se brisa, projetant au loin ses morceaux.



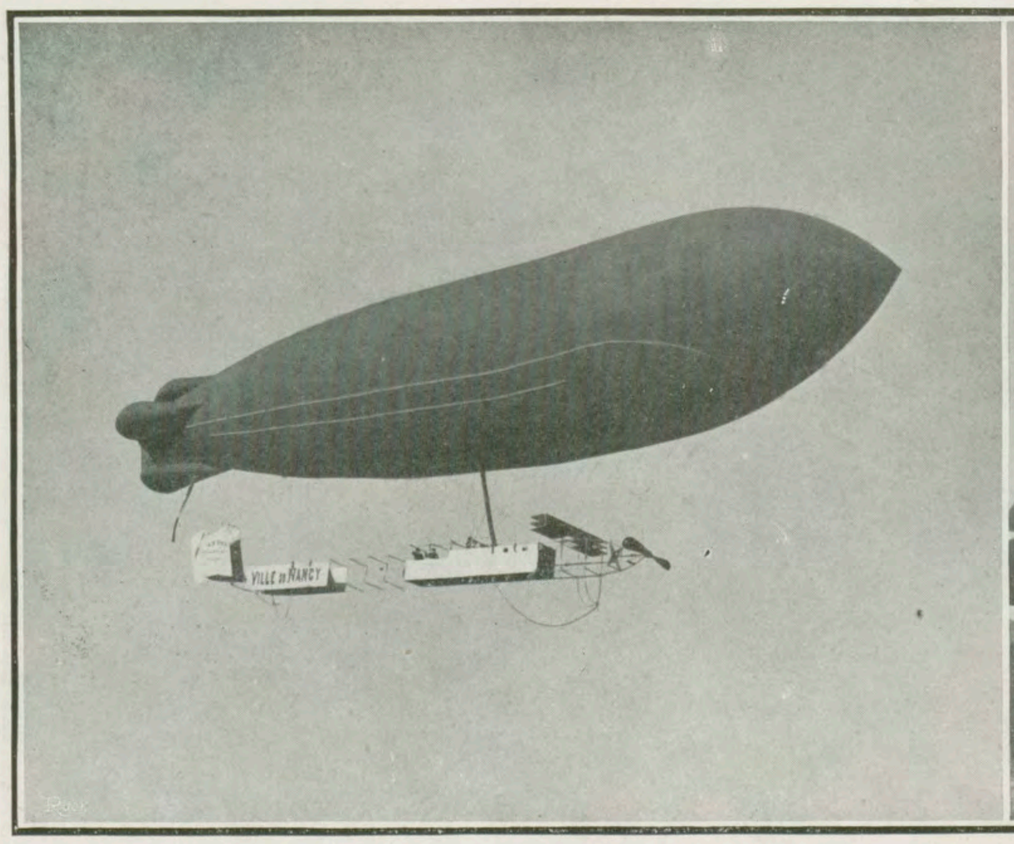
Un vol de Lefèvre.

Les Wright ont eu tout le succès de la première journée. Dans la matinée, Lefèvre se classait premier dans le Prix du Tour de piste en 8 m. 58 s. 1/5, battant le record de Tissandier qui était de 10 m. 46 s. pour les 10 kilomètres et le record de vitesse avec 66 kilom. 825 à l'heure. Son appareil est construit en tissu caoutchouté Continental.

LA GRANDE SEMAINE DE CHAMPAGNE

1. MM. Blériot et Paul Rousseau discutent un point litigieux au reglement, la possibilité de changer d'appareil pour la Coupe Bennett. — 2. Le drapeau noir, arboré sur la place Royale, indique qu'on ne volera pas. — 3. Une voiture dans la boue. Il fallut quatre chevaux et deux bœufs pour la sortir. — 4. Vue d'ensemble des tribunes. Devant, Blériot se prépare à repartir.

LES SPORTS A L'EXPOSITION DE NANCY



Le dirigeable la *Ville de Nancy*.

Le merveilleux dirigeable qu'est la Ville de Nancy *est aujourd'hui à l'Exposition de Nancy, où il fait l'admiration de tous les visiteurs.*

Le hangar du dirigeable.

Voici le « home » où la Ville de Nancy *vient se reposer de ses raids aériens. Nos lecteurs peuvent se rendre compte de la place qu'il lui faut.*

Un départ de la Coupe de Nancy.

Parmi les épreuves sportives qui se disputèrent à l'Exposition de Nancy, une des plus intéressantes fut la Coupe des Voiturettes que s'adjugea M. Halut, de Paris.

Grapperon en motocyclette.

C'est le fameux coureur Grapperon qui enleva la victoire.

Un assaut d'escrime en plein air.

De beaux matches d'escrime furent disputés devant un public qu'enthousiasmèrent l'adresse et la virtuosité des combattants.

PARENT, EST CHAMPION DU MONDE

La première journée des Championnats du Monde a été marquée par une victoire française. Nous avons été moins heureux dans la seconde, réservée aux amateurs

Les Championnats du monde de cyclisme se sont disputés cette année à Copenhague. On sait qu'ils sont attribués chaque année à un des pays affiliés à l'Union Cycliste Internationale. Ils n'avaient pas été courus en Danemark depuis 1903. Cette année-là Ellegaard triompha dans le Championnat de vitesse devant Arend et Meyers, et Dickentmann remporta le Championnat de fond sur Robl et Gorneman. Les Français ne luttèrent pas. Ils n'obtinrent même pas une nomination dans les deux épreuves d'amateurs. C'était le moment où le sport cycliste français était dans le marasme et où les couleurs nationales ne figuraient même pas dans la finale du Grand Prix de Paris.

Tout a bien changé depuis cette époque et, s'il se trouve dans le lot international des coureurs de valeur, nous pouvons leur en opposer, dans toutes les spécialités, capables de battre les meilleurs.

La première journée comprenait le Championnat de fond. Pour diminuer autant que possible les chances d'accident en diminuant le nombre des partants, des éliminatoires avaient été disputées la veille sur 40 kilomètres. Darragon et Nat Butler dans l'une, Parent et Walhour dans l'autre avaient facilement triomphé de leurs rivaux.

Parent.

Le champion de France de fond vient de remporter le Championnat du Monde de 100 kilomètres, à Copenhague.

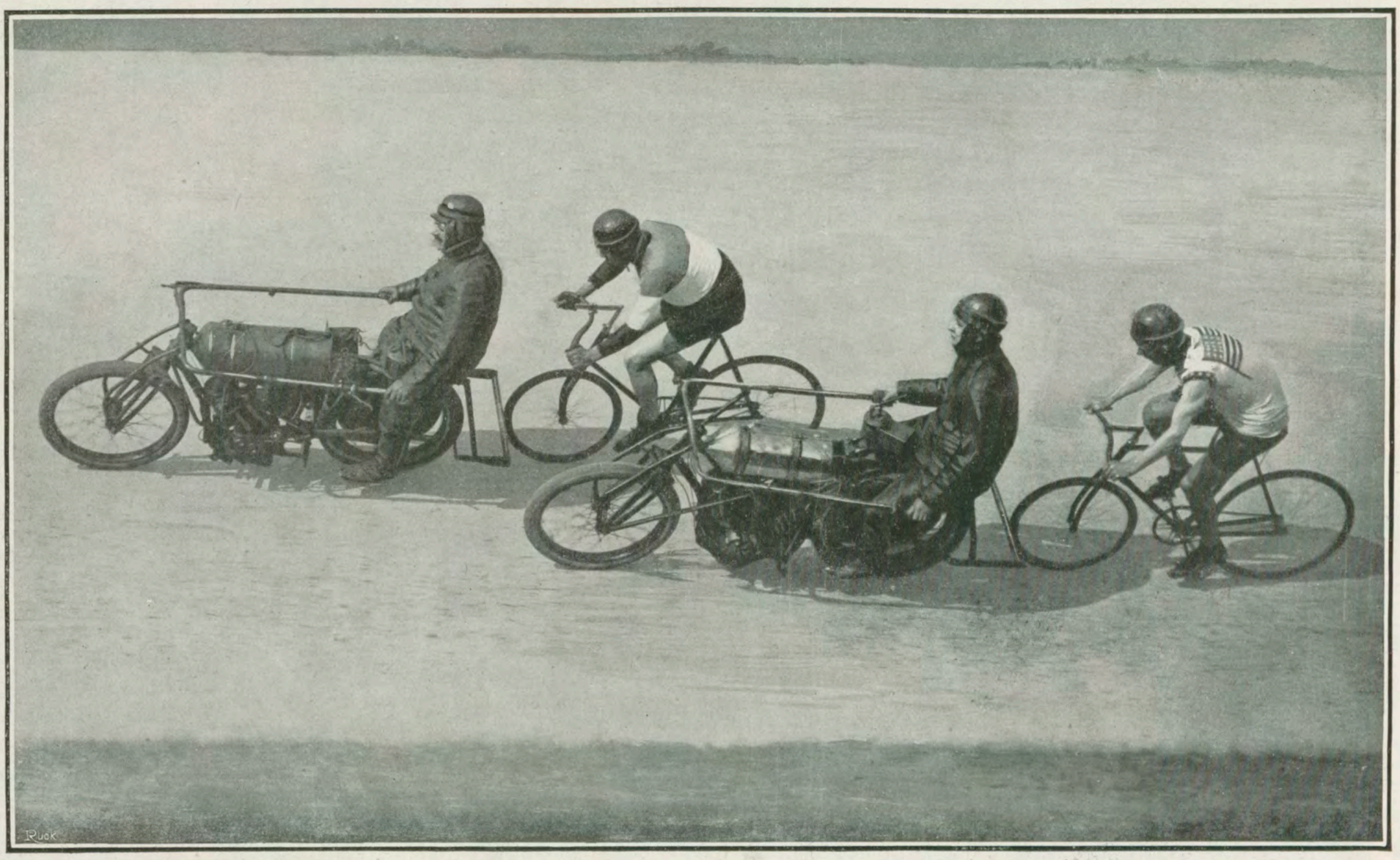
Le lendemain, la lutte fut plus sévère. Darragon parti le premier, tient d'abord assez longtemps la tête. Mais bientôt il est dépassé par Butler que Parent talonne. Tous deux doublent Darragon qui paraît désemparé, tandis qu'une lutte terrible s'engage entre Parent et les deux Américains. Ceux-ci s'épuisent à cet effort, Walthour abandonne et Butler faiblit. C'est alors Darragon qui revient merveilleusement, se dédouble deux fois sur Parent. Mais il est trop tard et quand les 100 kilomètres s'achèvent, au milieu des acclamations enthousiastes, le champion de France a encore 300 mètres d'avance sur son vieux rival. Nat Butler termine moins loin.

Les Anglais, qui ne comptent pas de coureurs professionnels, sont mieux représentés comme amateurs. Ils enlevèrent les deux championnats : celui de 100 kilomètres avec Meredith devant le Français Cuzin et le Belge Patou et celui de vitesse avec Bailey devant l'Allemand Neumer et le Français Schilles.

L'année prochaine, les Championnats du monde seront disputés à Bruxelles le 17, 21 et 24 juillet.

Le championnat de vitesse professionnels, qui devait se courir dimanche, a dû être remis par suite de la pluie. La composition des demi-finales n'a pas été sans soulever des discussions.

J.-B.



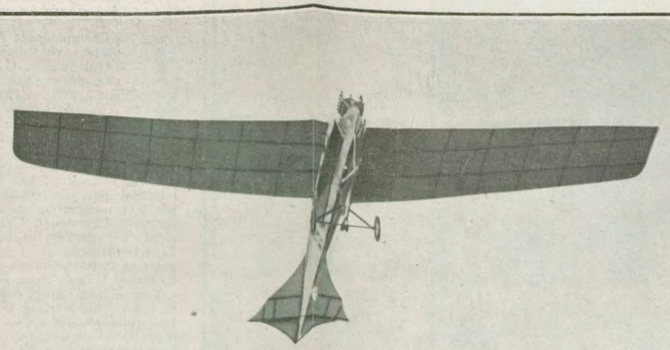
Parent et Walthour pendant le Championnat de fond.

C'est après une lutte terrible contre Darragon que Parent a réussi à triompher de son vieux rival, qui n'a succombé que de 300 mètres. Les 100 kilomètres ont été couverts en 1 h. 35 m. 45 s. 2/5.

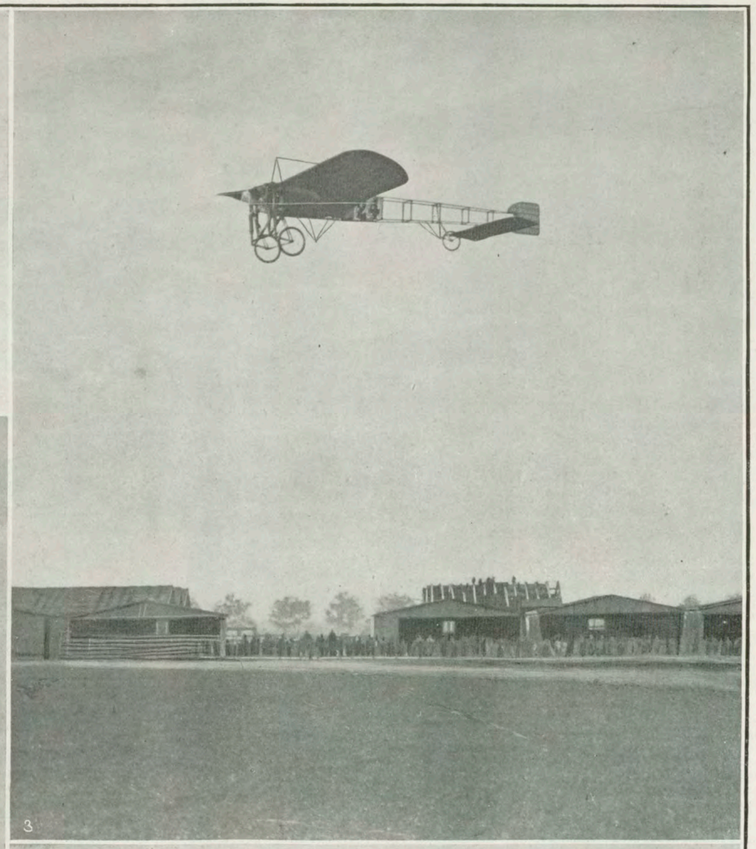
(Photographies de nos envoyés spéciaux)

LES PREMIERS VOLS A BÉTHENY

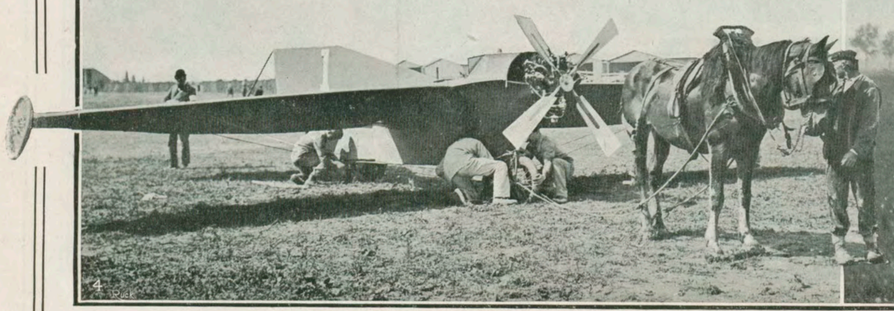
1



2



3



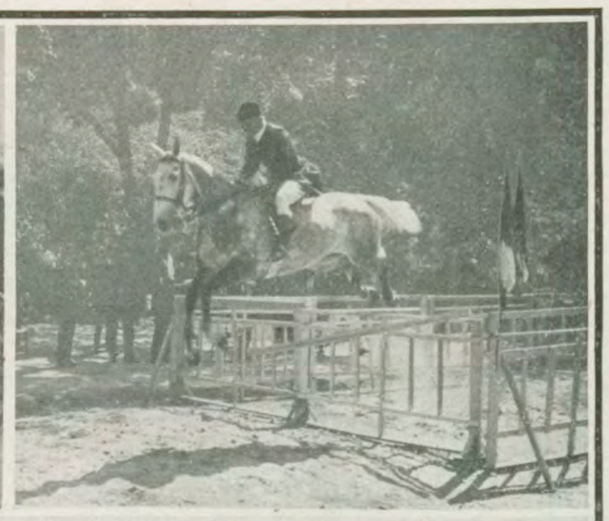
4

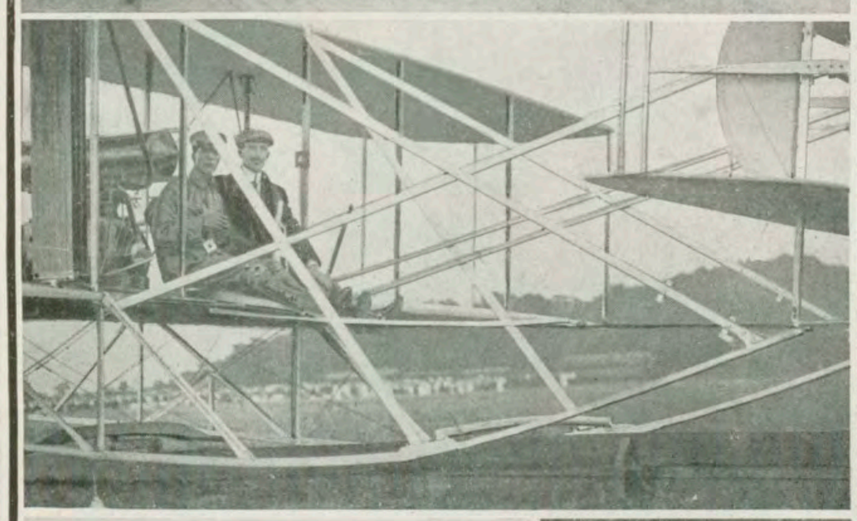
5

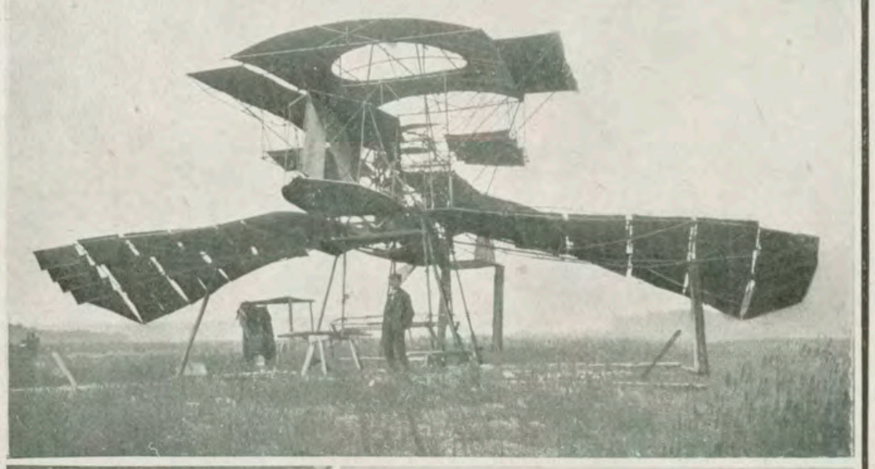
6

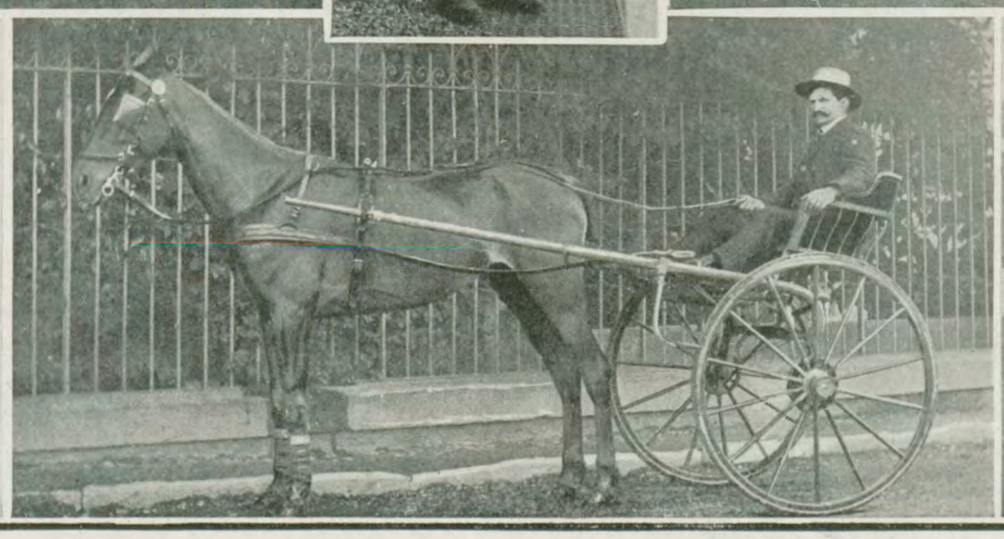
1. Un vol de Latham, dans les éliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett dans lesquelles il s'est qualifié sur son aéroplane Antoinette, *tissu caoutchouté Michelin. — 2.* L'Antoinette *passe au-dessus de l'appareil du photographe. — 3. Un vol de Blériot. Le héros de la traversée de la Manche n'a pas été heureux le premier jour. — 4. Pour regagner le hangar, dans la terre détrempée, le R.E.P. doit emprunter l'aide d'un cheval supplémentaire. — 5. Un vol de Sommer. Il a fait de très beaux vols dans le Prix de la Vitesse et dans le Prix du Tour de Piste.*

Le Meeting d'Aviation de Reims a commencé dimanche dernier. Les premiers vols ont été effectués, par suite du mauvais temps, de 6 à 8 heures du soir, par un ciel obscur. Nous consacrerons notre prochain numéro à un compte rendu illustré de la série des épreuves qui se sont disputées devant plusieurs centaines de milliers de spectateurs enthousiasmés.









1. Les Violetti Picards prenant le départ pour la course qu'ils avaient organisée aux environs de Rouen. — 2. M. de Champsavin, sur Sammy-Sneez, qui se classa premier du handicap des Gentlemen au Concours hippique de Plombières. — 3. Orville Wright et son passager le lieutenant Foulois, du U.S. Signal Corps, à bord de son aéroplane. — 4. Le champion anglais H. Taylor, qui a gagné la course des quinze miles de la traversée de Londres à la nage. — 5. Cet aéroplane, dont tous nos lecteurs admireront l'élégance et la sobriété de lignes, est l'œuvre de douze années de travail de Herr Schulz, architecte allemand. — 6. Lutteurs turcs faisant une démonstration de « catch as catch can » à la foire de Moditos (Turquie). — 7. Titine, jument anglo-arabe, à M. Xavier Boudenène, qui gagna, à Lourdes, la course au trot attelé. Le parcours (45 kilomètres, dont 7 accidentés) fut couvert en 1 h. 25. — 8. Tison qui, le dimanche 15 juin, à Colombes, au cours des Championnats d'athlétisme de l'U. S. F. S. A., battit avec 13 m. 07, le record de France du lancement du poids, qu'il détenait déjà avec 12 m. 94. (Photo Vulga.)

Principaux résultats sportifs du 12 au 22 août

ATHLÉTISME

DIMANCHE 15 AOUT. — Puteaux (natation). — *Handicap International* (200 mètres). — Finale : 1. Radmilovic; 2. Bangerter; 3. Thould

Criterium international de 100 mètres : 1. Dockrell; 2. Meyboom; 3. Bernadie.

Criterium international de 500 mètres : 1. Radmilovic; 2. Vasseur; 3. Smith.

LUNDI 16 AOUT. — Puteaux (natation). — *Course de 100 mètres :* 1. Bonnet; 2. Bigot; 3. Cardinal. Temps, 1 m. 27 s.

Course de 500 mètres ; 1. Bonnet; 2. Ballot, à 50 mètres; 3. Hochepied.

DIMANCHE 22 AOUT. — Juvisy. — *Les Championnats d'Europe de l'aviron.* — Skiffs : 1. Mariani; 2. Delaplane; 3. Hermans. Temps, 7 m. 43 s.

Deux rameurs avec barreur : 1. Italie (Querini de Venise); 2. France (C. N. Meaux). Temps, 7 m. 35 s.

Doubles sculls : 1. Belgique (C. R. de Bruxelles); 2. France (S. N. Basse-Seine). Temps, 7 m. 11 s.

Huit rameurs : 1. France (équipe mixte); 2. Italie (R. S. C. Venise).

DIMANCHE 22 AOUT. — Colombes. — *Championnat du Cercle des Sports de France.* (100 mètres) : 1. Figour, 11 s. 2/5; 2. Roberts, à deux mètres; 3. Bergé, à deux mètres.

400 mètres : 1. Roberts, 52 s. 1/5; 2. Figour, à quatre mètres; 3. Bergé.

Grand Prix d'Eté : 1. Waltispurger, 30 m. 36 s. 4/5; 2. Snouck, 30 m. 41 s. 3/5; 3. Bouchard, 30 m. 53 s.

AUTOMOBILE

DIMANCHE 22 AOUT. — Francfort-sur-Mein (course du kilomètre lancé). — *Coupe du Prince Henri :* 1. Marx, 34 s. 6/10; 2. W. Deslebern, 35 s. 4/10; 3. H. Opel, 35 s. 8/10.

CYCLISME

JEUDI 12 AOUT. — Vélodrome Buffalo. — *Match Rutt-Poulain.* — 1re manche : 1. Poulain; 2. Rutt, à un pneu. 2e manche : 1. Poulain; 2. Rutt, à une roue.

Match de triplettes (course poursuite). — 1re manche : L'équipe Chrétien-Mazan-Chaudron rattrape l'équipe Hubert-Aucouturier-Collin, en 3 m. 33 s.

2e manche : L'équipe Hubert-Aucouturier-Collin rattrape l'équipe Devaux-Appelhans-Maestri, en 3 m. 55 s. 1/5.

3e manche. — L'équipe Chrétien-Mazan-Chaudron rattrape l'équipe Devaux-Appelhans-Maestri, en 1 m. 29 s. 2/5, après 1.300 mètres.

Prix d'Encouragement (3.000 mètres) : 1. L. Didier; 2. Benyon; 3. Germain.

DIMANCHE 15 AOUT. — Vélodrome Buffalo. — *Prix d'Encouragement* (3.000 mètres) : 1. *Prix Auguste Lehr* (10 kilomètres, scratch) : 1. Comès; 2. Rutt, à un quart de roue. 3. Schilling.

Match de demi-fond : 1re manche (30 kilomètres) : 1. Guignard, en 25 m. 30 s.; 2. Sérès, à un demi-tour; 3. Simar, à trois tours.

2e manche (50 kilomètres) : 1. Guignard, en 43 m. 3 s. 3/5; 2. Sérès à un demi-tour; 3. Simar, à huit tours.

JEUDI 19 AOUT. — Vélodrome Buffalo. — *Course de 100 kilomètres :* 1. Walthour, en 1 h. 28 m. 13 s.; 2. Darragon, à 6 tours; 3. Butler, à 29 tours.

DIMANCHE 22 AOUT. — Vélodrome Buffalo. — *Prix d'Encouragement* (3.000 mètres) : 1. Benyon; 2. Charlot, à une longueur et demie; 3. Pomier, à une roue.

Course scratch (1.000 mètres). — Finale : 1. Bader; 2. Martin, à une demi-longueur; 3. Devoissoux, à une roue.

15 kilomètres derrière motos : 1. Bardonneau, en 13 m. 14 s. 1/5; 2. Lorgeou, à trois tours et demi; 3. Ruinart, arrêté.

HIPPISME

MARDI 10 AOUT. — Deauville. — *Criterium de Deauville* (1.200 mètres, 20.000 francs) : 1. Urgulosa, au comte Le Marois (O'Connor); 2. Windsor, à une longueur; 3. Messidor III à trois longueurs. P. M. : gag., 29 francs; pl., 17 fr. 50, 22 fr. 50.

Prix des Dunes (2.600 mètres, 20.000 francs) : 1. L'Inconnu, à M. L. Merino (Bellhouse); 2. Justinien II, à trois longueurs; 3. Darwin, à une encolure. P. M. : gag., 31 fr. 50; pl., 18 fr. 50, 19 fr. 50.

DIMANCHE 15 AOUT. — Deauville. — *Grand Prix de Trouville-Deauville* (2.600 mètres, 100.000 francs) : 1. Biniou, à M. Michel Ephrussi (G. Stern); 2. Sir Martin, à deux longueurs et demie; 3. Chulo, à trois longueurs. P. M. : gag., 134 francs; pl., 28 fr. 50, 19 francs, 20 fr. 50.

LUNDI 16 AOUT. — Deauville. — *Handicap de la Manche* (3.400 mètres, 20.000 francs) : 1. Reine d'Or II, à M. Champion (M. Barat); 2. Dona Sol, a une encolure; 3. Maurienne, à une encolure. P. M. : gag., 81 fr. 50; pl., 28 fr. 50, 78 fr. 50. 41 fr. 50.

MERCREDI 18 AOUT. — Deauville. — *Prix de Deux Ans* (1.200 mètres, 40.000 francs) : 1. Messidor III, à M. W.-K. Vanderbilt (Bellhouse); 2. Assouan, à trois quarts de longueur; 3. Saint-Yves, à une encolure. P. M. : gag., 128 fr. 50; pl., 35 francs, 17 fr. 50.

Grand Handicap de Deauville (1.600 mètres, 20.000 francs) : 1. Percy, à M. H.-C. Lane (Ch. Childs); 2. Phocide, à deux longueurs et demie; 3. Sampietro, à deux longueurs. P. M. : gag., 78 francs; pl., 26 fr. 50, 40 francs, 23 francs.

DIMANCHE 22 AOUT. — Dieppe. — *Prix d'Amphitrite* (2.400 mètres, 20.000 francs) : 1. Messaouda, à M. Edmond Blanc (G. Bartholomew); 2. La Nocle, à trois longueurs; 3. Obstination, à une longueur et demie. P. M. : gag., 13 fr. 50; pl., 12 fr. 50, 15 francs.

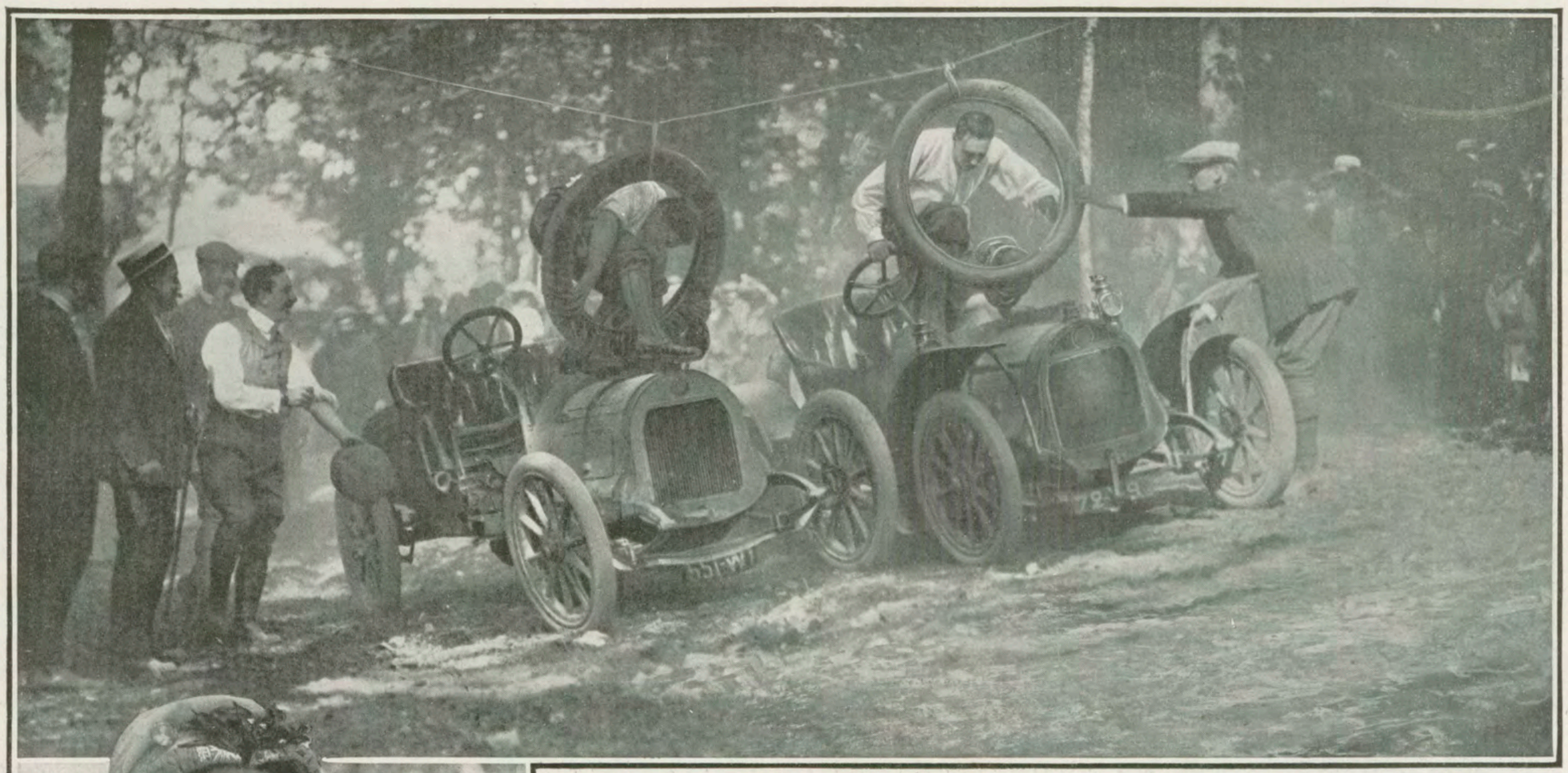
BIBLIOGRAPHIE

Notre excellent confrère et ami, M. Georges Dupuy, vient de faire paraître un livre des plus intéressants : *Heures du Grand Nord*, qui connaît déjà le succès le plus éclatant. L'auteur nous y retrace la vie des chercheurs d'or, vie qu'il mena lui même au Klondyke, et nous entraîne à sa suite dans les régions désolées de l'extrême Nord, pays de rêve et de mystère.

L'abondance des matières nous force à remettre à notre prochain numéro le compte rendu du Meeting International de natation.

UNE FÊTE DE CHAUFFEURS

Une maison d'automobiles invite ses clients à une fête sportve en pleine Sologne

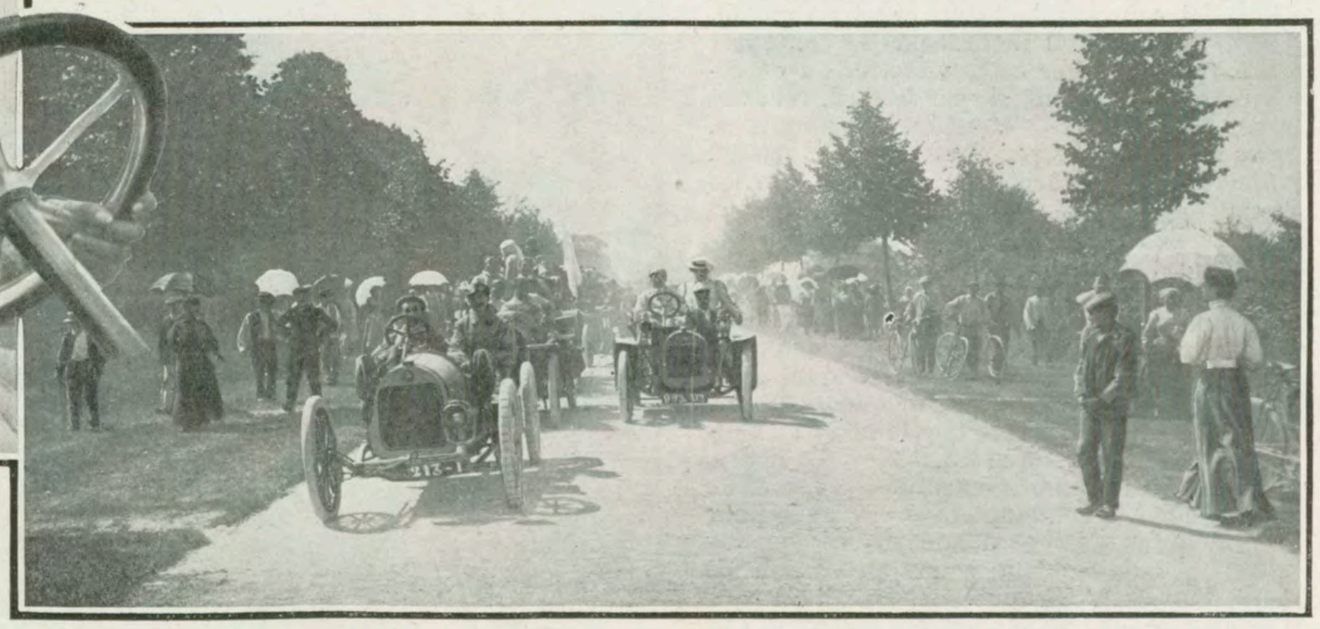


Le gymkhana.

Cette figure consistait pour le conducteur à arrêter sa voiture, passer au travers du bandage, suspendu au-dessus de sa tête et repartir.

Mme Carteret.

Qui s'est classée première des dames dans la course du kilomètre, en 50 s. 1/5.



Au départ de la course du kilomètre.

Une épreuve du kilomètre fut disputée sur la superbe route d'Aubigny à Argent. Le meilleur temps fut fait par Ouzou, en 38 secondes (94 kilom. 736 à l'heure).

Une maison d'automobiles qui invite tous ses clients à déjeuner, voilà qui est peu banal. C'est cependant ce qui s'est passé dimanche. Tous les propriétaires de voitures Grégoire avaient été conviés par le directeur commercial de la maison, M. Hinstin, à une journée de campagne à l'Etang du Puits, petit coin sauvage à souhait, situé en pleine Sologne et où un étang de 3 kilomètres de tour s'abrite à l'ombre des grands pins. Cinq cents personnes environ avaient répondu à l'invitation ; il en était venu des quatre coins de la France et cette journée champêtre, où le sport eut la première place, fut vraiment charmante. Les routes de la Sologne sont excellentes et constituent des pistes idéales à souhait. Une course du kilomètre fut disputée sur la route qui relie Argent-sur-Sauldre à Aubigny-sur-Nère. De très jolies vitesses furent faites par Ouzou : 38 secondes, le meilleur temps de la journée, avec une 4-cylindre 80/130 ; par le comte de Marne : 39 s. 2/5, avec une 80/110. Une vaillante chauffeuse, Mme Carteret, prit la première place des dames en 50 s. 1/5. Un rallie papiers dans la forêt fut gagné par le marquis de Boisé et un gymkhana très amusant permit de se rendre compte de l'habileté des conducteurs.

Enfin l'Etang du Puits offrit aux amateurs de joute lyonnaise et aux nageurs ses eaux calmes et limpides, où les poissons se pressent autour de la ligne du pêcheur. M. V.

La joute à la lance.

Le programme de ces fêtes comprenait des joutes à la lance qui furent disputées sur le vaste Etang du Puits et qui distrayèrent fort l'assistance.

LES CHAMPIONNATS DU MONDE D'AVIRON

« La "Furia Italiana" l'emporta sur la "Furia Francese", mais nous avons gagné la plus belle épreuve » ainsi pense et le dit aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* notre champion Delaplane

Arrivée des double-sculls.

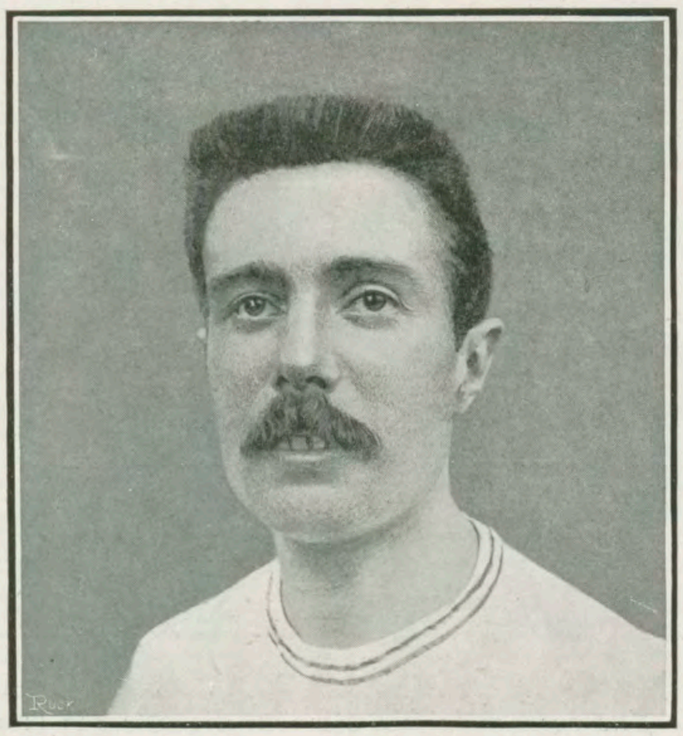
Après une lutte superbe, Delaplane et Rocchesani (France) succombèrent de 20 centimètres devant Desenfaux et Clérambaux (Belgique) dont les portraits figurent dans les médaillons. Temps : 7 m. 11 s.

Les Italiens ont gagné, voilà qui est incontestable, et ils ont bien gagné. Eh bien! il ne faut pas se contenter de déplorer cette victoire, ou de rechercher longuement si, par hasard, telles et telles circonstances s'étant ou non produites, nous n'aurions pas pu, nous n'aurions pas dû vaincre. Il faut tâcher de tirer des conclusions de cet événement et en profiter si faire se peut.

Eh bien! pourquoi donc les Italiens se sont-ils ainsi taillé la part du lion en remportant de haute lutte la course à quatre de pointe, la course en skiffs et la course à deux rameurs avec barreur? Serait-ce que leurs hommes valent mieux, et que leur muscle soit de meilleure qualité que le nôtre?

Non point : ainsi que les Belges, d'ailleurs, c'étaient des hommes entraînés, préparés de main de maître et longtemps d'avance pour l'effort qu'ils doivent donner et, ce jour arrivé, se trouvant en pleine possession de leurs moyens. Voilà tout.

J'ajouterai qu'ils étaient courageux et que leur ténacité, non moins que leur « furia » endiablée, a soulevé mon admiration. Certes, cela, nous l'avons aussi, mais ce qui nous manque, et je ne saurais trop le répéter, c'est une discipline. Choisissez des équipes étrangères et vous verrez que, là-dessus, elles se ressemblent toutes : elles ont une discipline parfaite. Chez elles, au contraire de ce qui se passe, hélas! si souvent chez nous, un seul a la parole : le barreur; un seul dirige la nage.



Mariani, le champion italien qui battit Delaplane.

Et cette discipline se manifeste non seulement pendant la course, mais pendant toute la période qui la précède. Vie régulière, menus choisis, abstention totale de tout ce qui pourrait nuire à l'entraînement — cigarettes, liqueurs et le reste — voilà à quoi se plient sans murmurer les athlètes étrangers. Combien en possédons-nous en France qui voudraient accepter ce régime et s'y conformer?

Mais ceci dit, j'ajouterai à notre décharge que si les Italiens ont eu dimanche à leur actif le plus grand nombre de victoires, la plus belle épreuve nous est revenue : je veux parler de la course à huit rameurs que nous avons remportée de superbe façon.

En effet, la course à huit rameurs de pointe est l'épreuve classique entre toutes, celle où l'effort du plus grand nombre est exigé, et où pour triompher l'homogénéité doit être la plus parfaite. Enfin, le huit outtrigger n'est-il pas le bateau-école par excellence?

Certains furent un peu surpris de voir la

Le quatre de pointe qui triompha dimanche.

C'est l'Italie qui remporta l'épreuve devant la Belgique, la Suisse et la France. Temps : 6 m. 56 s.

Le deux avec barreur qui gagna dimanche.

Cette épreuve revient encore à l'Italie qui bat le C. N. de Meaux facilement. Temps : 7 m. 35 s.

Ermellini.
Le camarade de del Guidice. Tous deux del Querini de Venise.

Un passage dans le match à huit de pointe.

Cette épreuve, la plus belle de la journée, fut remportée par la France qui triompha aisément. Temps : 6 m. 16 s

défaite des Gantois en cette épreuve. J'avoue que, moi-même, je m'attendais à mieux de leur part, mais je dois dire que sur huit hommes, ils avaient quatre juniors, ce qui atténue un peu la gravité de leur échec. Ils ont d'ailleurs en l'occurence manqué de cette ténacité de bouledogue que doit posséder tout rameur digne de ce nom.

Et maintenant il faut bien en arriver à ma propre défaite en skiff par le champion italien Mariani.

Eh bien ! je tiens à déclarer tout d'abord que Mariani a gagné parce qu'il était le meilleur. C'est un merveilleux athlète aux moyens incomparables, puissant et souple, et qui, si les règlements anglais lui permettent de courir, aura à Henley des chances de tout premier ordre. Oui, j'ai régulièrement été battu, et ne saurais invoquer nulle excuse pour pallier ma défaite.

A peine pourrais-je invoquer pour ma défense le tort que m'a causé mon entraînement en pointe : rien n'est plus mauvais pour un rameur de couple, et là-dessus tout le monde est d'accord. Mais, je le répète, Mariani, était le meilleur et il devait gagner.

DELAPLANE.

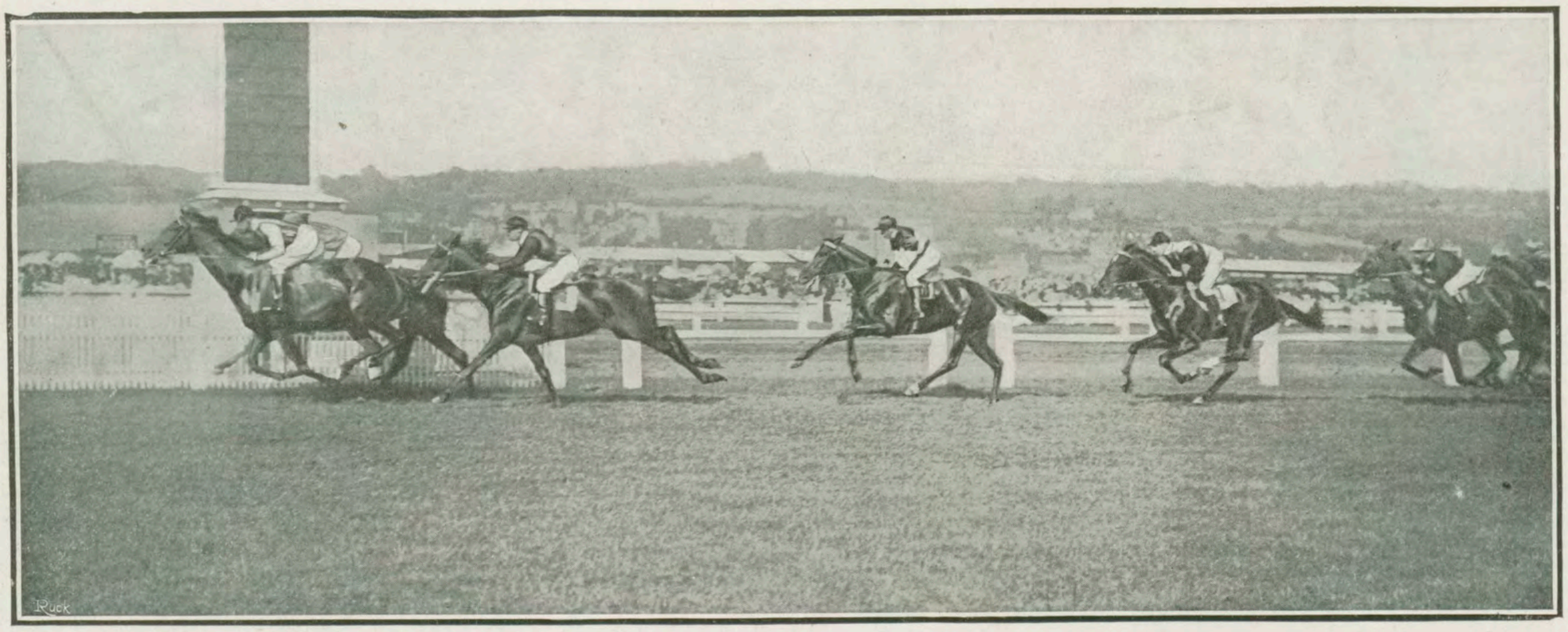
Del Guidice.
Un des deux équipiers vainqueurs de l'épreuve à 2 rameurs sans barreur.

L'équipe gagnante du quatre de pointe.
De gauche à droite : S. del Guidice, Ermellini, Tres, B. del Guidice.

Le huit mixte de France qui triompha.
Roche, Herbinet, Delaplane, Monniot, Barrelet, Motti, Lejeune frères.

DE DEAUVILLE A DIEPPE

Le meeting de Deauville s'est terminée par une belle victoire de Biniou dans le Grand Prix

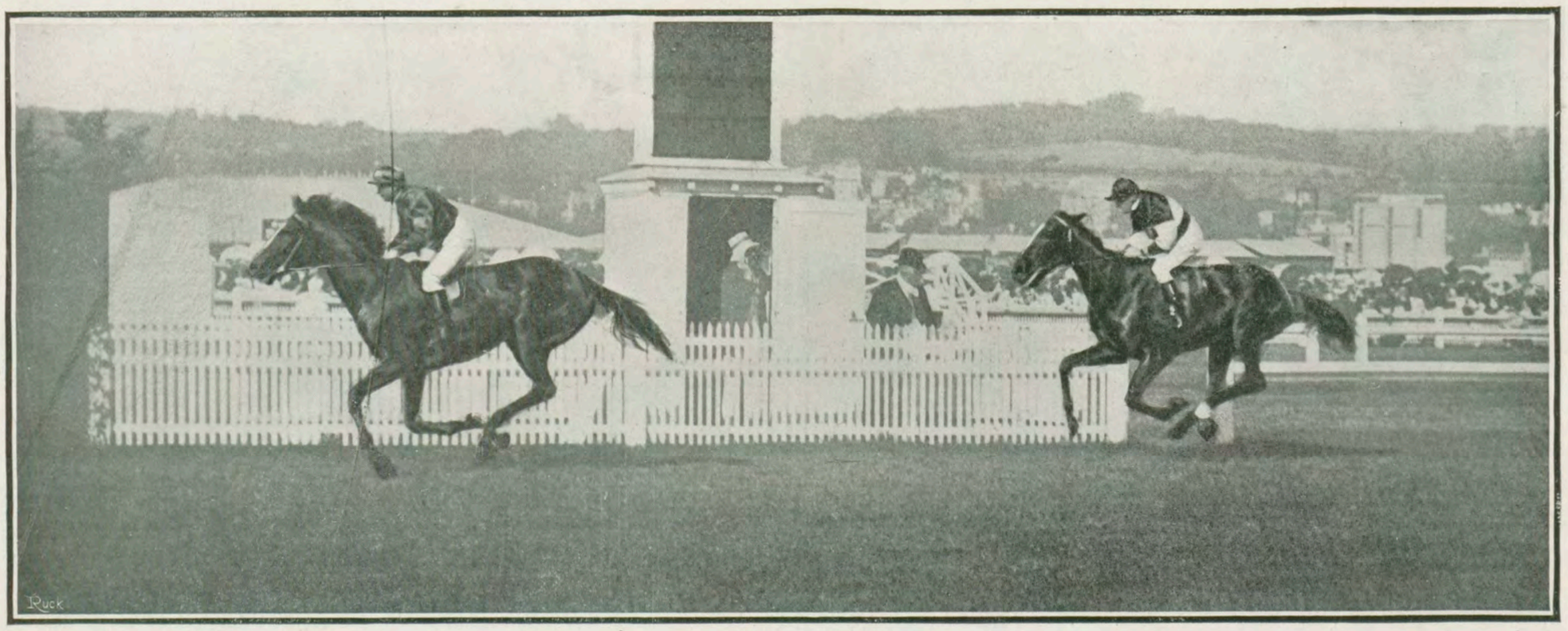


Alexis L'Inconnu — Lieutel — Sir Martin — Chulo — Olivier Biniou

Le Grand Prix de Trouville-Deauville (100.000 francs, 1.600 mètres. Deauville, 15 août). — Le premier passage.

Après un excellent départ donné par M. des Cordes, Alexis a pris la tête devant l'Inconnu, Lieutel et Sir Martin, tandis que Stern maintenait Biniou en dernière position.

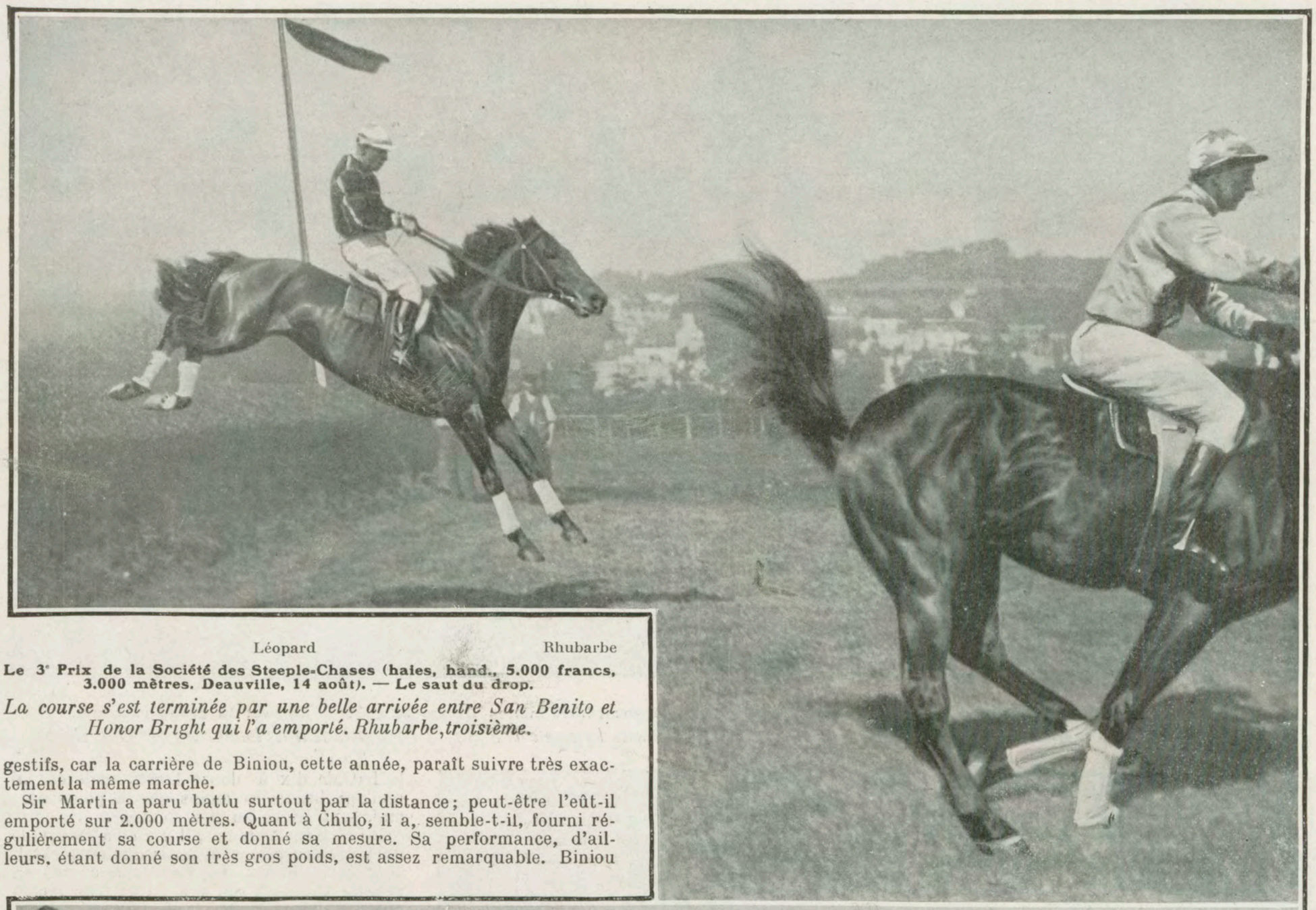
Biniou est sans nul doute un excellent cheval, mais il est aussi un cheval heureux. Après un léger déclin, il a retrouvé assez brusquement tous ses moyens, et fort à propos pour cueillir les 100.000 francs du Grand Prix de Deauville. Sa victoire n'a été ni moins facile, ni moins inattendue que celle qu'il avait remportée déjà l'automne dernier dans le Prix du Conseil municipal. Dans ces deux occasions, le fils de Le Pompon a fait figure de crack, si bien que, après tant de performances répétées pendant plusieurs années, l'idée assez précise qu'on s'était faite de son mérite s'est trouvée un peu bouleversée On s'est étonné de voir l'Inconnu, qui s'était montré à bien des reprises à peu près son égal, et Alexis, qui l'avait si facilement battu dix jours auparavant, finir cette fois loin derrière lui. A la réflexion, ces interversions n'ont rien d'inexplicable et c'est surtout du côté de l'Inconnu et de Biniou qu'il faut en chercher les causes. L'Inconnu a donné sa mesure pour la dernière fois à Chantilly dans le Prix Hédouville où il serrait de près Moulins la Marche et Biniou. Depuis, dans le Prix de Victot, comme dans le Prix du Président de la République, comme enfin dans le Grand Prix de Deauville, il a couru manifestement hors de forme. La victoire qu'il a remportée quelques jours avant le Grand Prix sur Justinien II n'était qu'un trompe-l'œil, le poulain de M. Bally n'existant vraisemblablement pas sur 2.600 mètres. Alexis, très raide la veille de la course, n'était plus ce qu'il était le jour du Prix des Villas ; cela est si vrai, que son écurie a hésité longtemps à le faire courir : sans compter que la distance du Grand Prix, de 600 mètres plus longue, n'était guère à son avantage. Les 2.000 mètres de la piste de Deauville l'ont avantagé le premier jour, comme ils avantagent tous les chevaux vites et allants qui, beaucoup plus aisément qu'ailleurs, filent en tête et mènent jusqu'au bout. Par contre, les chevaux qui n'ont pas de déboulé initial, qui ont une pointe finale à placer, n'y sont guère à leur affaire. Là est sans doute la raison de la mauvaise course qu'a fournie Biniou dans le Prix des Villas. Déjà, d'ailleurs, l'an dernier, il avait couru tout aussi médiocrement dans cette même course derrière Monitor et Gambaiseuil, ce qui ne l'a pas empêché, quinze jours après, d'enlever très facilement le Grand Prix de Bade sous un très gros poids. Il tint pendant ces quelques mois une forme vraiment exceptionnelle qui s'était déclarée brusquement dans la seconde quinzaine du mois d'août. Jusque-là, c'est-à-dire pendant la première moitié de l'année, il avait couru très honorablement, mais sans se montrer tout à fait à son maximum. Les souvenirs sont sug-



Biniou — Sir Martin

Le Grand Prix de Trouville-Deauville. — L'arrivée.

Biniou, se rapprochant progressivement, venait à la distance attaquer Sir Martin. Celui-ci ne résistait pas, mais Chulo ne pouvait, cependant, parvenir à le rejoindre et se contentait de la troisième place. Le cheval de M. Michel Ephrussi confirme ainsi sa forme du Derby, il y a deux ans, et celle du Prix du Conseil municipal, l'an dernier.



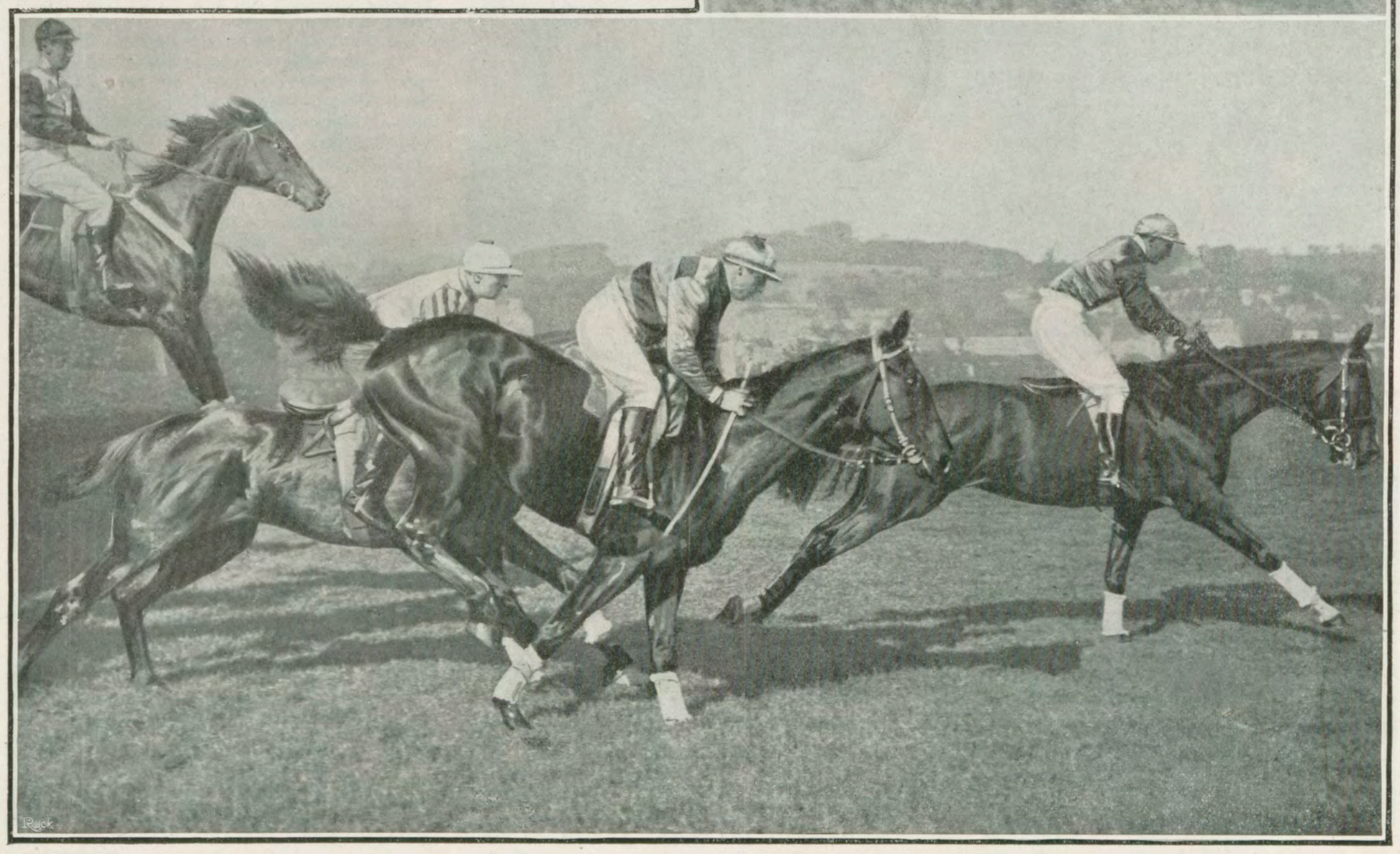
Léopard Rhubarbe

Le 3e Prix de la Société des Steeple-Chases (haies, hand., 5.000 francs, 3.000 mètres. Deauville, 14 août). — Le saut du drop.

La course s'est terminée par une belle arrivée entre San Benito et Honor Bright qui l'a emporté. Rhubarbe, troisième.

gestifs, car la carrière de Biniou, cette année, paraît suivre très exactement la même marche.

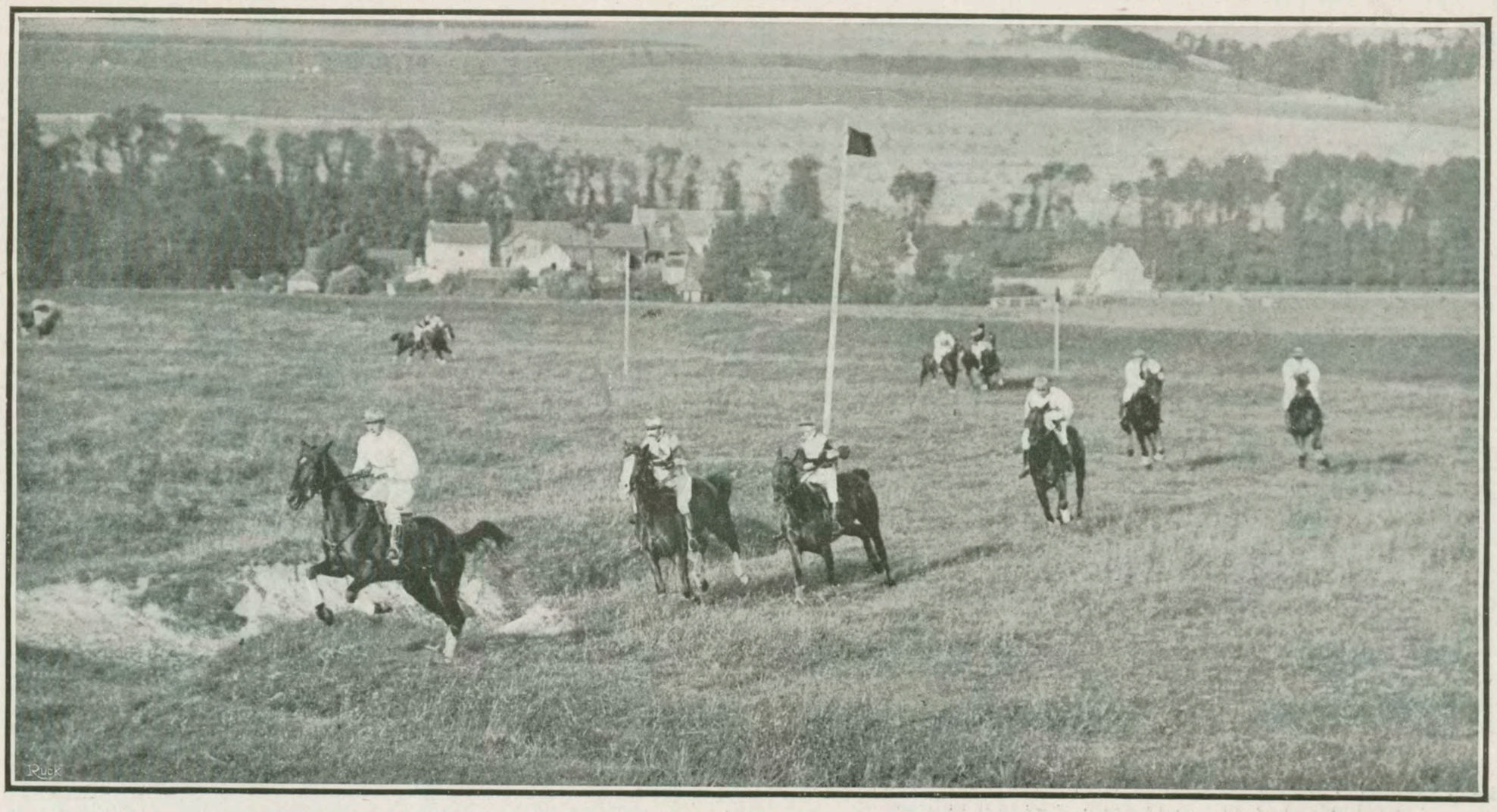
Sir Martin a paru battu surtout par la distance; peut-être l'eût-il emporté sur 2.000 mètres. Quant à Chulo, il a, semble-t-il, fourni régulièrement sa course et donné sa mesure. Sa performance, d'ailleurs, étant donné son très gros poids, est assez remarquable. Biniou



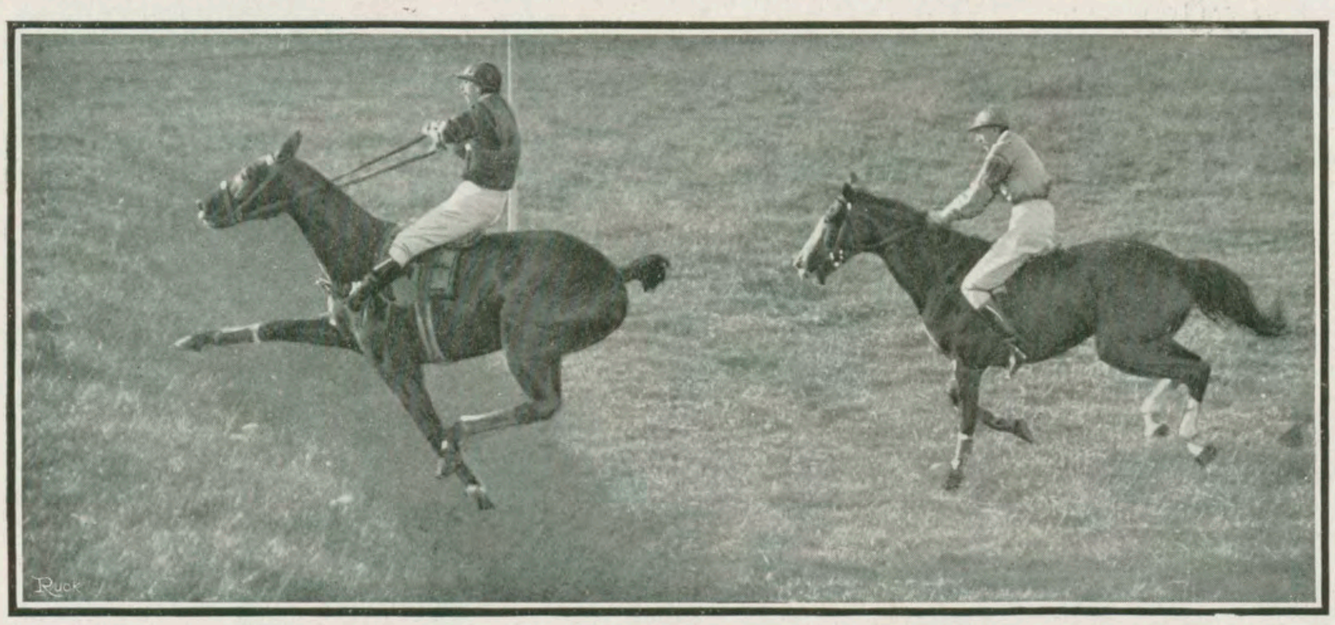
Molaire Hypnos Ulster Orator

Le Grand Steeple-Chase de Deauville (hand. 10.000 francs, 4.700 mètres. Deauville, 14 août). — Le saut du drop.

Les favoris Rouvrou et Hyrcanie n'ont rien fait. Rouvrou commettait une grosse faute au second saut du drop. Orator gagnait facilement sans avoir été inquiété par Ulster.



Le Prix Spécial de la Société des Steeple (steeple-chase hand., 5.000 francs, 4.300 mètres. Dieppe 22 août). — Le saut du grand parcours.
Kate (Defeyer), qui a rejoint les leaders, est en tête au second tour. La jument du comte de Fleurieu l'emporte de trois longueurs sur Dom Carlos.



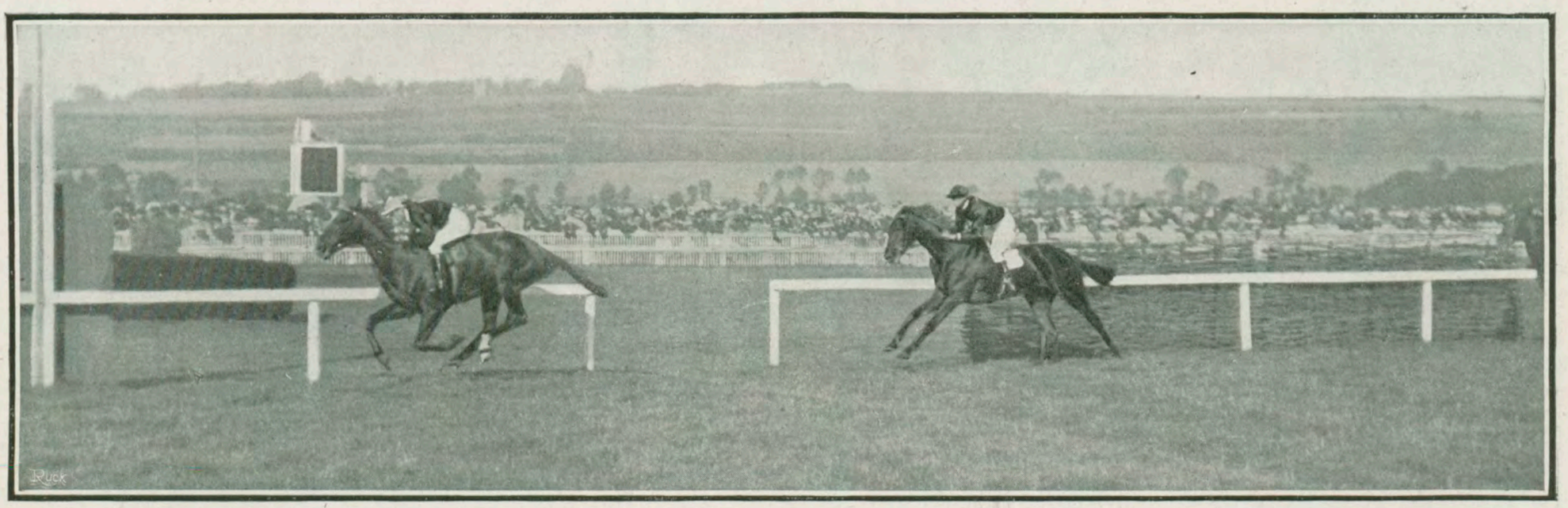
Un saut dans le Prix de la Société des Steeple.
Dieppe est un des derniers champs de courses de France qui aient conservé les durs obstacles naturels.

le bat de dix à douze livres, mais en lui rendant beaucoup moins que le poids normal, sept livres au lieu de seize.

Du côté des deux ans, il y a eu à Deauville quelques déceptions, et aussi quelques résultats satisfaisants. Le Criterium a mis en vedette Urgulosa qui y a battu très facilement Windsor.

La place de Ramesseum derrière Windsor, assez concordante avec la forme antérieure (par la ligne de Coup de Vent, Quitte, Saint-Yves), donne actuellement à Urgulosa le pas sur Marsa, qui s'était montrée à peu près l'équivalente du poulain de M. Vanderbilt. Messidor, troisième derrière Urgulosa et Uriel, a battu Assouan et Uriel qu'on annonçait comme les cracks de leurs écuries respectives. Il est inutile d'épiloguer sur le résultat, une bousculade s'étant produite peu après le départ et le résultat étant sujet à revision. Il est bien probable toutefois qu'Urgulosa eût gagnée cette course facilement et qu'elle est bien franchement à l'heure actuelle le meilleur sujet de sa génération.

STUART.



Messaouda La Nocle Obstination

Le Prix d'Amphitrite (20.000 francs, 2.400 mètres). — L'arrivée.
Messaouda a confirmé un ensemble de bonnes performances. Bartholomew l'a maintenue dans le peloton pour l'amener progressivement sur la fin à gagner de trois longueurs.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.